

Saab 9-5 Estate Anniversary Edition 2007

NEVS-brevet tisdag 19 februari

1. **Volvo numera i botten sett till pålitlighet**
2. **De utmanar Koenigsegg om hastighetsrekordet**
3. **Nya uppgifter om nästa Renault Zoe – kommer redan i år?**
4. **Renault öppnar Sveriges första servicecenter för batterier**
5. **Toyota Prius supersnål doldis med hög bonus**
6. **Nya BMW X3 M och X4 M officiella**
7. **Alpina B7 – nya sportlimousinen med 600 hästkrafter**
8. **Bentayga Speed är världens snabbaste SUV**
9. **Mercedes EQC är slutsåld första året**
10. **Tio moderna bilar som kommer öka i värde – gör ett klipp idag**
11. **TV: Här är veckans hetaste bilnyheter**
12. **Hybridlastbil tillåts köra ut burgare nattetid i Stockholm**
13. **Gessles superköp - för över 10 miljoner**
14. **Sniket från Simca**
15. **Smått och gott och lite sport**
16. **Grattis Lloyd Arabella!**
17. **Red Bull Racing RB15 visar upp sig**
18. **Mercedes nya F1 W10 EQ Power+ in action**
19. **Racing Point presenterar årets bil**
20. **Årets bil från Ferrari: SF90**
21. **McLaren MCL34 är här**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Volvo numera i botten sett till pålitlighet

Mattias Rabe 14 februari 2019

Amerikanska J.D. Power rankar varje år pålitligheten hos biltillverkarnas modeller. I årets rankinglista ser vi att Volvos trend senaste åren med allt sämre placeringar har hållit i sig. Nu parkerar den svenska biltillverkaren på plats tre – från botten sett.



För åttonde året i rad toppar japanska Lexus J.D. Powers pålitlighetsindex ”U.S. Vehicle Dependability Study” som baseras på amerikanska bilägares utlåtande om pålitligheten hos tre år gamla bilar som de haft i sin ägo sedan de var nya (det vill säga sedan 2016). Rankingen sorteras på antal upplevda problem per 100 bilar, baserat på 32 952 bilägares svar.

Lexus har alltså lyckats försvara sin topposition trots att de i jämförelse med i fjol har ett sämre resultat – 106 upplevda problem i stället för fjolårets 99 problem per 100 bilar.

Positiv trend

Toyota och framför allt Porsche brukar ligga strax bakom Lexus, och så även i år. I 2019 års studie är det dött lopp mellan de båda biltillverkarna med 108 problem per 100 bilar.

En tydlig trend under flera år är att medelbilens pålitlighet blir allt bättre. 2017 låg medelbilen på 156 problem, 2018 på 142 problem och i år – 2019 – på 136 problem per 100 bilar. Trenden är alltså rejält positiv.

Volvo sjunker som en sten

Ur svenskt perspektiv är inte allt lika positivt. Volvo går nämligen tvärtemot trenden i industrin med färre problem med bilarna och därmed högre pålitlighet, enligt den amerikanska studien av J.D. Power.

2017 låg Volvo något bättre än medelbilen med 154 problem per 100 bilar. 2018 hade Volvo ökat till 162 problem per 100 bilar och landade därför långt under medelbilen, men ändå en bra bit från absoluta botten.

I år redovisas Volvo med, i sammanhanget, enorma 204 upplevda problem per 100 bilar vilket ger märket rejäl bottenkänning. Endast Land Rover och Fiat klassas som sämre än Volvo med 221 respektive 249 problem per 100 bilar.

Masstillverkning bättre än premium

En slutsats som J.D. Power drar efter årets studie är att masstillverkarna har högre pålitlighet än de som tillverkar så kallade premiumbilar.

Masstillverkarna har i snitt 135 upplevda problem per 100 bilar medan premiumbilstillverkarna har 141 problem per 100 bilar.

Biltillverkare	Problem per 100 bilar
Lexus	106
Porsche	108
Toyota	108
Chevrolet	115
Buick	118
Mini	119
BMW	122
Audi	124
Hyundai	124
Kia	126
Infiniti	128
Volkswagen	131
Mercedes	134
Subaru	136
Medelbilen	136
Nissan	137
Chrysler	146
Ford	146
Honda	146
Lincoln	147
Mitsubishi	158
Mazda	159
GMC	161
Cadillac	166
Jeep	167
Jaguar	168
Acura	171
Ram	171
Dodge	178
Volvo	204
Land Rover	221
Fiat	249

I tabellen nedan ser du vilka bilar som rankas som mest pålitliga i respektive segment (observera att segmentindelningen är annorlunda jämfört med vad vi i Europa är vana vid).

Segment	**Högst pålitlighet**
Småbil	Chevrolet Sonic
Kompaktbil	Buick Verano
Sportig kompaktbil	Mini Cooper
Kompakt MPV	Kia Soul
Kompakt premiumbil	Lexus ES
Mellanklass	Toyota Camry
Sportig mellanklass	Dodge Challenger
Premium mellanklass	BMW 5-serie
Storbil	Buick LaCrosse
Liten SUV	Volkswagen Tiguan
Liten premium-SUV	Audi Q3
Kompakt SUV	Chevrolet Equinox
Kompakt premium-SUV	BMW X3
Mellanstor pickup	Nissan Frontier
Mellanstor SUV	Hyundai Santa Fe
Mellanstor premium-SUV	Lexus GX
Minivan	Chrysler Town & Country
Stor SUV	Ford Expedition
Lätt pickup	Toyota Tundra
Tung pickup	Chevrolet Silverado HD

Mattias Rabe

NyTeknik

2. De utmanar Koenigsegg om hastighetsrekordet

2019-02-14 kl 12:07 **Felix Björklund**

Svenska Koenigsegg är regerande mästare i hastighet. Men snart kan det bli ändring på det då Shelby Super Cars lanserar en utmanare. Och med sina 1 774 hästkrafter har Tuatara siktet på tronen.



Under 2000-talet har superbilarnas hastighetsutveckling varit enorm. Lättviktsmaterial och nya effektstarkare motorer i kombination med otroliga framsteg inom aerodynamik har gjort att produktionsbilar närmat sig 500 km/h.

Bugatti var länge kungen i branschen med sin modell Veyron, men sedan slutet av 2017 vilar mästarbältet i Ängelholm. Detta då Koenigsegg slog rekord för produktionsbilar med en Agera RS som klockades på smått otroliga 457,94 km/h.

De flesta har väntat på att Bugatti ska ge sig på ett nytt rekordförsök, men det verkar som att en annan spelare kommer ställa upp som utmanare. Nämligen Shelby Super Cars (SSC).

Amerikanska SSC har i snart tio år jobbat på sin modell Tuatara. Denna kommer som en ersättare till Ultimate Aero, en bil som faktiskt innehade Guinness-rekord i hastighet 2007-2010. Tuatara visades upp som koncept 2011 och i fjol som en prototypbil. I år ska det bli lansering för modellen som har en 5,9-liters V8 ombord.

Kraftverket levererar 1 368 hk (1 MW) på vanlig bensin, men om man tankar i E85 ökas detta till 1 774 hästkrafter. Dock är det inte enbart muskler som krävs för att nå rekordfarter, designen ska ge ett väldigt lågt luftmotstånd (0,279 cd) – och enligt SSC ska 300 mph, motsvarande 483 km/h kunna nås.

Det hela låter lovande, men om man lyckas återstår att se Tuatara har fortfarande en del slut-tester att genomgå. Bilen har planerad lansering till efter sommaren och produktionen är begränsad till 100 exemplar.

Men man är inte ensam om att utmana om hastighetsrekordet. Bredvid Bugatti har även Hennessy siktet inställt på den magiska gränsen 300 mph.



FILMER*:** ***https://youtu.be/QiemaplwuuU
https://youtu.be/itpueHbFTBw

RELATERADE ARTIKLAR

Koenigsegg: ”En förbränningsmotor kan vara helt koldioxidneutral”

Nevs investerar miljardbelopp i Koenigsegg

De krossade Hyperloops gamla hastighetsrekord

Koenigsegg ska köra ifrån lågkonjunkturen – igen



RECHARGE

3. Nya uppgifter om nästa Renault Zoe – kommer redan i år?

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-13, 20:12

Renault Zoe har blivit en riktigt populär elbil i Sverige och nu är många nyfikna på efterföljaren. Även om Zoe fick en uppdatering för några år sedan med längre räckvidd börjar modellen bli till åren – det är dags för en ersättare.



Nästa generation Renault Zoe kommer att hämta en del designinspiration från konceptbilen Zoe e-Sport.

Nu har nya detaljer om andra generationen Renault Zoe publicerats av en fransk sajt. Det är framför allt tre detaljer som skiljer ut nya Zoe mot ersättaren, om uppgifterna stämmer:

• För det första ska designen bli fräckare än idag med inspiration från konceptbilen e-Sport från 2017.

• För det andra blir batteriet större och planen är att WLTP-räckvidden ska hamna på hela 40 mil. Det är väldigt mycket för en elbil som främst är tänkt att köras i stadstrafik, så eventuellt kan Renault också lansera en billigare version med mindre batteripaket.

• För det tredje behåller Renault Zoe den inbyggda laddaren på 22 kW men introducerar snabbladdning med CCS-standarden på upp till 100 kW. Det är ordentligt mycket snabbare än i dagens Zoe, och det skulle lösa ett av modellens största problem jämfört med konkurrenterna.

Eventuellt kan nästa Renault Zoe visas upp redan i år, men när försäljningen i Sverige drar igång är oklart.



48 timmar med Renault Zoe – här är 5 saker jag reagerade på

4. Renault öppnar Sveriges första servicecenter för batterier

Text: Fredrik Sandberg publicerad: 2019-02-14

Renault Nordic AB öppnar ett första servicecenter för elbilsbatterier i Sverige. Det blir det andra servicecentret i Norden, ett finns i Norge sedan tidigare.



"Med ett lokalt servicecenter som kan reparera batterier till alla Renaults elbilar för kunder i Sverige, Danmark och Finland minimeras ledtider signifikant och ökar kundnöjdheten. Med speciella batteriverkstäder förlängs livslängden på batteriet till sin fulla potential", skriver Renault.

– Elbilar är det segment som ökar mest just nu. I samband med genomförandet av nya skattesystemet bonus malus och mer stöttning från regeringen till enskild kund i form av klimatbonus, har försäljningen av batteridrivna bilar ökat. Vi räknar med en stark ökning i Norden fortsättningsvis med tanke på att vi lanserar fler elbilar de kommande åren. Öppnandet av en egen batteriverkstad här i Sverige är ett sätt att öka kundnöjdheten och ligger i linje med vår strategi för utsläppsfri mobilitet, säger Mathieu Barthelemy, Direktör för Renault Nordic, Återförsäljarutveckling.

DAGENS NYHETER.

5. Toyota Prius supersnål doldis med hög bonus

Lasse Swärd

Uppdaterad 2019-02-13, publicerad 2019-02-12

Det här är modellen som haft svårt att hävda sig i klassen laddhybrider: Toyota Prius plug-in. Det är synd. För bilen är mycket bränslesnål även när elen tar slut.



Laddbara Prius har en front som skiljer sig lite från den vanliga Prius hybrid.

Toyota är för många synonymt med hybriddrift. Det började redan 1997 med modellen Prius. I dag finns hybridtekniken i snart sagt varje modell, även i småbilar som Yaris.

Laddbara hybrider är det desto mer sparsamt med. Toyota har bara en modell att erbjuda: Prius. Den finns också som vanlig hybrid, men den har diskret plockats bort ur programmet.

Det är lite tråkigt eftersom hybriden har några fördelar över laddhybriden: baksäte med plats för tre och större bagageutrymme.



Rymligt, bekvämt och med armstöd och mugghållare, men bara för två personer.

Laddhybriden har gjorts mer lyxig i baksätet med endast två platser och ett brett armstöd med mugghållare i mitten. Man sitter skönt och med mycket god benplats.

Men bara tre passagerare gör den begränsad, särskilt för större familjer. Som om inte det vore nog är bagageutrymmet i minsta laget eftersom det stora batteriet tar sådan plats. Lastgolvet är upphöjt vilket gör att lyft av väskor och annan packning blir mer ansträngande. Golvet är heller inte plant när man fäller de bakre ryggstöden.

Dragkrok då? Glöm det - bilen är inte godkänd för det.

Är det dessa begränsningar som förklarar bilens svaga försäljning? Den hamnade i fjol på 22:a plats bland ladhybriderna med endast 265 bilar. Till och med dyra nischbilen Tesla Model X sålde bättre (345 bilar).

Det är verkligen synd att bilen inte når ut bättre. För effektivare bil när det gäller bränsleåtgång får man leta efter. Den klarar uppemot fyra mil på el. Det delar den med många andra laddhybrider. Men vad som skiljer den från resten är hur fenomenalt snålt den går när elen tar slut.

Då blir den en vanlig hybrid som tar tillvara bromsenergi och slår av bensinmotorn så fort det är möjligt. En värmepump sköter klimatanläggningen. Bensinförbrukningen anges till 1,2 liter/100 kilometer i blandad körning (el och hybriddrift). Det motsvarar 28 gram koldioxid per kilometer, vilket i sin tur ger 36.667 kronor i klimatbonus.



Drivlinan är väldigt energieffektiv. Men bensinmotorn blir lätt surrig när den vaknar till liv.

Riktigt så snålt som 1,2 l/100 km går den inte i verklig trafik, men inte långt därifrån. det är inga problem att klara 4 l/100 km i hybriddrift. Vi hade tidigare en Prius laddhybrid av första generationen som vi körde i 4.000 mil. Den gick i mål på 2,5 liter/100 km – trots att den klarade bara två mil el innan bensinmotorn gick i gång. Och den var cirka en deciliter törstigare i ren hybriddrift.

Den här Priusen har ett större batteri (8,8 kWh) och en angiven räckvidd på fem mil. Det gör att man klarar den absoluta merparten av den lokala vardagskörningen med enbart eldrift.

Bilen är mycket lättkörd. Bara att föra växelföraren i läge D och trycka på gasen. Den elektroniskt styrda, steglösa CVT-växellådan förmedlar kraften från den fyrcylindriga bensinmotorn och de två elmotorerna till framhjulen.



Förarmiljön är annorlunda!
Instrumenten är samlade i ett långsmalt fönster mitt på instrumentbrädan.

Instrumenten kräver tillvänjning. De sitter samlade i mitten av instrumentbrädan och innehåller en rad olika uppgifter. Hela förarmiljön känns annorlunda, liksom bilens yttre former. Det är för många en bil man antingen gillar eller inte kan tänka sig köpa.

Det är synd att inte fler ger den en chans. Ju mer man kör den, desto mer charmas man av bilens karaktär.

Fakta Toyota Prius laddhybrid
Miljö
Koldioxidutsläpp: 28 gram/km.
Bensinförbrukning: 1,2 liter/100 km. (4,4 l/100 km i vanlig hybriddrift).
Miljöförmåner: Ja, 36.667 kronor.
Ekonomi
Pris: Från 377 900 kronor, provbilen 402.900 kronor.
Årlig fordonsskatt: 360 kronor.
Bränslekostnad 2 000 mil/år: cirka 3.000 kronor plus el.
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: 12.694 kronor (fyra servicetillfällen).
Garantier: Nybil 3 år/10.000 mil, vagnskada 3 år, hybridgaranti 5 år/10.000 mil, genomrost 12 år, lackgaranti 3 år.
Teknik
Motor: Fyra cylindrar, 1,8 liter, 90 hk, 111 Nm vid 3.600 varv/min.
Drivning: Framhjulsdrift.
Växellåda: Steglös automat, CVT.
Acceleration 0–100 km/tim: 11,1 sekunder.
Toppfart: 162 km/tim.

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 465/176/147 centimeter.
Bagagevolym: 191 liter (vanliga Prius 343 liter).
Tjänstevikt: 1.622 kg.
Maximal släpvagnsvikt: ej godkänd för dragkrok.
Betyg del för del
Köregenskaper 3
Säkerhet 5
Design 4
Komfort 5
Ekonomi 4
Totalbetyg = 21 av 25
Plus
Säkerhet
Bensinförbrukning
Utrymme/komfort
Kvalitetsrykte
Minus
Svårt att nå stolsvärmeknappar
Baksäte enbart för två
Ej godkänd för dragkrok
Trångt bagageutrymme

Teknikens Värld ALLT OM BILEN

6. Nya BMW X3 M och X4 M officiella

Mattias Rabe

13 februari 2019

BMW har nu släppt lös de vildaste modellversionerna av suvarna X3 och X4, det vill säga M-varianterna. Och för den som vill vara extra vild finns det M Competition-versioner.



BMW X3 M Competition och BMW X4 M Competition 2020

M-familjen växer i och med tillkomsten av nya BMW X3 M och X4 M som båda är utrustade med raka treliterssexor med M TwinPower Turbo-teknik. 480 hästkrafter och 600 newtonmeter ger de ifrån sig. Men som om effektsiffrorna inte vore nog finns även M Competition-versioner av både X3 M och X4 M. Effekten i X3 M Competition och X4 M Competition ligger då på 510 hästkrafter, en högre siffra än i någon annan tidigare M-modell med sexcylindrig motor.

Oavsett modellversion är det fyrhjulsdrift enligt BMW:s nya M xDrive-vis som gäller, och samtliga bilar är utrustade med M-diff för optimal kraftfördelning över hjulen. Åttastegad Steptronic-automatlåda är också standard, som brukligt när det handlar om BMW:s modeller med lite mer effekt.

Medan de vanliga M-modellerna har 20-tumshjul har Competition-varianterna 21-tummare. Här följer en teknisk summering av modellerna: **BMW X3 M** Rak sexa på 3,0 liter, turbo, Steptronic-låda, 480 hästkrafter, 600 newtonmeter, 0-100 km/h på 4,2 sekunder, toppfart på 250 km/h (280 km/h med Driver's Package), förbrukning på 1,05 liter per mil och utsläpp på 239 gram per kilometer. **BMW X3 M Competition** Rak sexa på 3,0 liter, turbo, Steptronic-låda, 510 hästkrafter, 600 newtonmeter, 0-100 km/h på 4,1 sekunder, toppfart på 250 km/h (285 km/h med Driver's Package), förbrukning på 1,05 liter per mil och utsläpp på 239 gram per kilometer.



BMW X4 M Competition 2020





BMW X4 M Competition 2020

BMW X4 M Rak sexa på 3,0 liter, turbo, Steptronic-låda, 480 hästkrafter, 600 newtonmeter, 0-100 km/h på 4,2 sekunder, toppfart på 250 km/h (280 km/h med Driver's Package), förbrukning på 1,06 liter per mil och utsläpp på 239 gram per kilometer.

BMW X4 M Competition Rak sexa på 3,0 liter, turbo, Steptronic-låda, 510 hästkrafter, 600 newtonmeter, 0-100 km/h på 4,1 sekunder, toppfart på 250 km/h (285 km/h med Driver's Package), förbrukning på 1,05 liter per mil och utsläpp på 239 gram per kilometer. Marknadslanseringen äger rum senare i år. Några svenska prisuppgifter finns ännu inte.



BMW X3 M Competition 2020



[GALLERI](#)
BMW X3 M och X3 M Competition 2020
91 bilder



GALLERI
BMW X4 M och X4 M Competition 2020
93 bilder

Mattias Rabe

7. Alpina B7 – nya sportlimousinen med 600 hästkrafter

Av Erik Söderholm, Publicerad 2016-02-08 19:50, uppdaterad 2018-01-09 10:24

Nya lyxlimousinen är lika snabb som en superbil – utmanar Mercedes-AMG.



Alpina B7 får en hel del uppdateringar jämfört med en "vanlig" 7-serie, bland annat i form av ett sportavgassystem. Målet har varit att uppnå "utsökt långdistanskomfort" i kombination med betydligt bättre köregenskaper än hos föregångaren, enligt Alpina.

FILM*: *https://youtu.be/c-6K350r7ms

Hittills har det inte blivit verklighet av ryktena om att BMW skulle lansera en prestandaversion av 7-serien. Någon BMW M7 har inte dykt upp och nu kanske det inte finns något behov längre, eftersom BMW-förfiningsfirman Alpina visat upp nya B7 – en BMW 7-serie för alla som tycker att en BMW 7-serie inte är exklusiv nog.

Alpina B7 xDrive har en trimmad version av BMW:s V8-motor med dubbla turbo på 4,4 liter som nu ger 600 hästkrafter och 800 Nm.

Den här superlimousinen gör 0–96 km/h på 3,6 sekunder och ska enligt preliminära uppgifter toppa 311 km/h. Perfekt när direktören har bråttom till mötet, men förmodligen vill hen inte sitta i baksätet – en Alpina ska köras.

Alpina B7 har ett sportavgassystem, fyrhjulsdrift, fyrhjulsstyrning och uppdaterad fjädring. Självklart finns också de Alpinatypiska fälgarna: 20 tum är standard, 21 tum är tillval.

På utsidan märks ett nytt bodykit samt fyra runda avgasutblås. Interiört kan föraren och passagerarna njuta av Nappaläder, keramikdetaljer, head up-display, exklusiva instegslister samt blå och grön kontrastsömnad på ratten.

På bilderna verkar det också som att Alpina nu fått möjlighet att skräddarsy de digitala instrumenten från BMW med Alpinas grafiska profil. Det finns två lägen att välja på: ett klassiskt (med runda instrument och röda mätarnålar) och ett sportläge.

Priserna beräknas börja på omkring 1,3 miljoner kronor.



+25 BILDER



Bortglömda och okända BMW-modellerna du kanske inte hade koll på



Alpina D5 är en av de häftigaste drömbilarna på Blocket just nu



Alpina B6 Cabrio – snabb och exklusiv



Alpina B3 smyger in i Genève



Alpina B4 Biturbo – för dig som dissar BMW M4



BMW M3 och M4 blir laddhybrider – ska bli snabbare och snålare

Feber

8. Bentayga Speed är världens snabbaste SUV

Av Bobby Green 2019-02-14 kl 20:00

Säger Bentley i alla fall



FILM: https://youtu.be/wHtcCkczQZ4

När Bentley presenterade suven Bentayga 2015 hade man helt plötsligt skapat världens snabbaste SUV. Den har en toppfart på 301 km/h och det är ju ruskigt kvickt för en bil av den här typen. Sen kom Lamborghini med sin Urus och helt plötsligt petades Bentayga ner från tronen eftersom Urusen har en toppfart på 305 km/h. Det gillade inte Bentley och man började därför fila på en Speed-version med ännu mer effekt och ännu högre toppfart. Nu är den här, och i mitt huvud skulle den toppa 320 eller 330 km/h för att på riktigt visa vem som bestämmer. Men den toppar 305. Alltså samma som Urus. Trots detta hävdar Bentley att Bentayga Speed är världens snabbaste SUV. Upp till bevis bland er rikingar som har råd med dessa bilar säger jag.

En av punkterna Lambon faller på i mina ögon är att den inte har en V12:a under huven. Den har inte ens en V10:a utan man valde att stoppa ner V8:an från Panamera istället. I Bentleyn sitter det i alla fall en redig W12:a på 6,0 liter och även om det tidigare har ryktats om att den skulle skruvas upp till 650 hästar är det 635 som gäller här. Vridet anges till 900 newtonmeter. 0-100 km/h klaras nu av på 3,9 sekunder mot vanliga Bentaygans 4,1. I övrigt har Sport-läget kalibrerats om för att bjuda på bättre respons från motorn och den åttastegade automatlådan. Bilen får även hårdare fjädring och en uppdaterad version av Dynamic Ride-systemet. För att runda av det hela har man fixat så att avgassystemet morrar lite mer. På tillvalslistan finns bland annat keramiska bromsar och de är de största som Bentley någonsin tagit fram.

Hur ser man att det är en Speed man tittar på då och inte en vanlig fattigmans-Bentayga? Jo, den har mörka insatser i strålkastarna, mörktonade baklampor, speciella 22-tumsfälgar, sidokjolar i bilens färg, en vinge på bakluckan och Speed-emblem på sig. Insidan blandar Alcantara med läder och så finns det Speed-emblem på passagerarsidan och upplysta sådana på trösklarna.

Bentayga Speed kommer till Genève men när den lanseras och vad den då kommer att kosta är oklart för tillfället.


11 WO


BENTLEY

9. Mercedes EQC är slutsåld första året

Text: Fredrik Sandberg Publicerad: 2019-02-14

Mercedes kommande elbil EQC verkar ha blivit en succé redan innan produktionen har startat, vilket ska ske i mitten av det här året. Den som vill ha en stjärna på sin elbil kommer dock att få vänta. Mercedes började förra året att ta upp beställningar på bilen och nu meddelar företagets vd att efterfrågan inte kan möta produktionskapaciteten.



– Vi är säkra på att vi inte kommer att kunna möta efterfrågan 2019 och förmodligen inte heller 2020. Men vi gör allt vi kan för att uppnå maximal kapacitet, säger Mercedes vd Dieter Zetsche till Welt.

Hur många bilar Mercedes initialt kan producera är okänt i dagsläget, därmed är det svårt att veta hur många som bokat bilen. Men intresset verkar onekligen stort.

Mercedes EQC 400:

- Två motorer (asynkrona), fyrhjulsdrift
- Systemeffekt på 300 kW (402 hk)
- 0-100 km/h: 5,1 sekunder
- Toppfart: 180 km/h
- Batteri: 80 kWh
- Räckvidd: 450 km enligt gamla körcykeln NEDC, i verkligheten cirka 320 km
- Snabbladdning: 110 kW, 10–80 procent på 40 minuter.
- Dragvikt: 1,800 kg

10. Tio moderna bilar som kommer öka i värde – gör ett klipp idag

Av John Edgren, Publicerad 2019-02-15, 06:57

Att äga bil brukar knappast vara någon vinstaffär – andrahandsvärdet brukar äta upp de flesta kalkyler. Men faktum är att det finns bilar som är värda att satsa på och som kan ge pengarna tillbaka.



Jo, det är sant – väljer du rätt bil, och rätt exemplar, finns det faktiskt möjlighet att den ökar i värde. Vi bad Markus Carlsson, analytiker på Bilpriser.se, att lista tio modeller han tror kommer öka i värde.

Porsche är ett av få bilmärken som lyckats med det magiska konststycket att hålla uppe ett högt andrahandsvärde, och en stor del av deras modeller har blivit säkra investeringar. Markus Carlsson berättar att det nu bland annat är Porsche 996 och 997 som börjar dra iväg i pris.

Vad finns det då för andra körglada bilar som börjar sticka iväg? Experten konstaterar att i princip alla prestandaversioner som är i hyggligt skick över tid ökar i pris. Här är tio exempel.



Audi TT 3,2 Quattro 2003

Första generationen Audi TT med de större motoralternativen börjar bli eftertraktade. Då ska det helst vara versionen med 3,2-liters V6-motor på 250 hk och 320 Nm, som lanserades 2003.

Fyrhjulsdriften innebär att 0–100 km/h avverkas på 6,4 sekunder. Enligt Markus är 3,2 Quattro en bil som håller priset. Efterföljande generationer hade lätta och starka fyror som gjorde bilen mindre understyrd, men det enda som slår sex cylindrar i V är möjligtvis åtta cylindrar.



Alfa Romeo 75 1992

75:an tillverkades mellan 1985 och 1992. Bilen var tänkt att ta italienska familjer till mataffären, men tack vare att växellådan placerades intill bakaxeln råkade modellen få en nära nog perfekt viktfördelning. Det var också den sista standard-Alfan med bakhjulsdrift, tills dagens Giulia. Släng sedan in en V6:a på 2,5 alternativt 3,0 liter så har du plötsligt något mer än ett transportmedel.

Nu ska det sägas att Alfa Romeos fyrcylindriga Twin Spark-motor är hyllad och föredras av många. Bilen är inte vacker men den redan starka kultstatusen kommer bara att växa. Hittar du ett välskött exemplar idag är det bara att gratulera.



Ford Focus RS 2009

Volvos femcylindriga 2,5-litersmotor delades med Ford – och i Focus RS klämde man fram 305 hk och 440 Nm på framhjulen. Versionen som byggde på den andra generationens Focus visades upp 2008. Den var måhända något vulgär, men bilen har hyllats unisont för sina otroliga köregenskaper – med en kompromisslöshet som samtidigt kan hanteras av alla.

Många tyckte nog att drygt 310 000 kronor var styvt för en turboladdad familjebil, men tio år senare kan man hitta exemplar som bara har tappat 70 000 kronor på nypriset. Av 8 000 tillverkade kom 70 till de svenska handlarna, och bilen lär hålla sin attraktionskraft.



Mazda RX7 1995

Markus Carlsson konstaterar att det är roligt med en wankelmotor, men man ska tänka på att de kräver en hel del underhåll. Mazda RX7 föddes faktiskt redan på 1970-talet – men det var med serie 6, producerad mellan 1992–1995, som modellen nådde de högsta försäljningssiffrorna.

I Europa levererade RX7 236 hk, i en bil som vägde drygt 1,3 ton. 1.152 exemplar såldes i Europa, och efter Tyskland och Storbritannien var Grekland av någon anledning den tredje största köparen på vår marknad.



Volvo 850 T-Gul 1995

Med sin femcylindriga 2,5 litersmotor tog Volvo klivet i det körglada segmentet – och BTCC. 850-modellen började lite försiktigt men 1994 kom en turboladdad version med 225 hk. Följande år lanserades 850 T-5R som trimmats till 240 hk, då en hissnande siffra i Volvo-världen.

Lanseringsfärgen gav smeknamnet T-Gul, och med endast 2 537 pippigula exemplar tillverkade är ikonen eftertraktad. Volvo mötte dock suget med ett antal gröna och svarta versioner, och 1996 lanserades uppföljaren 850R i obegränsad upplaga. Den hade ytterligare tio hk och fick smeknamnet T-Röd. Men samlaren bör satsa på gult.



BMW M3 E36 1995

De välbalanserade bilarna tillhör bland det bästa som 90-talet har att erbjuda – men den här BMW:n har ofta älskats till döds av en rad unga förare, så se upp med fordonen som har bränt däck runt korvkiosken.

E36 var andra generationens M3. Den lanserades 1992, då med en rak treliterssexa som levererar 286 hk. 1995 uppgraderades motorn till 3,3 liter som ger 321 hk. Vissa anser att föregångaren kommunicerade bättre med föraren, men med E36 kraft och vridmoment kan man få ut bakvagnen i kurvorna – och det är ju en av de stora glädjekällorna med bakhjulsdrift.



Volkswagen Golf R32 2007

Femte generationen Golf fick en uppsnyggad kaross, vässad prestanda och hade dessutom blivit 40 kilo lättare. V6-motorn på 3,2 liter utvecklar 250 hk, och den ökade kraften kompletterades med fetare bromsskivor. Fyrhjulsdriften innebär att R32 klarar 0-100 på 6,5 sekunder med manuell låda, eller 6,2 sekunder med DSG-låda. Detta kan jämföras med 7,2 sekunder för Golf GTI.



Renault Sport Clio 182 2004

1999 dukade den franska tillverkaren upp Clio 172 som en värdig arvtagare till Peugeots GTI. 2004 föll allt på plats när Renaults racingavdelning gav tvålitersmotorn sina 182 hästkrafter. Bilens sänktes 10 mm och en uppstyvad fjädring i kombination med en ny vinge gav den väghållning som modellen förtjänade. Efter det har ytterligare tre versioner släppts, och Clio RS finns fortfarande på Renaults meny.



Peugeot 205 GTi 1989

Golf må ha varit först på banan, men många anser att Peugeot skapade den roligaste bilen i "hot hatch-segmentet". Detta trots att 205 GTi som mest bjöd på 122 hk.

GTi:n presenterades 1984 och den första versionen hade en 1,6-litersmotor på blygsamma 105 hk. Först 1989 uppgraderades motorn till 1,9 liter, och GTi:n överlevde till 1994. Totalt sålde Peugeot 5,3 miljoner av 205, och från -84 till -86 stod GTi:n för 35 procent av försäljningen i Sverige.



Nissan 300ZX 1995

Den första generationen, kallad Z31, kom redan 1983 – men det är Z32 som blivit en ikonisk gatbil. Den andra generationens Nissan 300ZX lanserades 1990 och väckte då ett visst sus i publiken.

Utan turbo ger V6:an på tre liter med dubbla överliggande kamaxlar 226 hk. Twinturbo-versionen levererar 282 hk, men den trimvänliga modellen kan skrämmas upp till ohälsosamma nivåer. Med automatlåda tappar dock den turboladdade versionen 20 av sina hästar.

Totalt såldes 143 exemplar i Sverige, den sista 1995, men modellen levde vidare i Japan till och med år 2000.

ALLT OM BILAR

11. TV: Här är veckans hetaste bilnyheter

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 15 feb 2019 13:02



FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/har-ar-veckans-hetaste-bilnyheter-8/*

Hur mycket ska motorcyklar och mopeder betala för att parkera i Stockholm? Frågan debatterades i veckan och är en snackis bland mc- och mopedägare.

I veckans bilnyheter berättar vi också om Volvos usla betyg, bra bilar som reas ut och om vad som egentligen händer i elbilslandet Norge.

NyTeknik

12. Hybridlastbil tillåts köra ut burgare nattetid i Stockholm

Johan Kristensson

2019-02-15 08:46

Med hjälp av geofencing stängs lastbilens förbränningsmotor av så fort den kör in i områden där nattliga transporter är förbjudna. Nu testas konceptet i Stockholm.



En Scania P320 laddhybrid med geofence-funktion används för att transportera varor till McDonalds nattetid i Stockholm.

Elektrifiering och uppkoppling ger nya möjligheter för citydistribution. På gatumark i Stockholms stad råder förbud för lastbilar över 3,5 ton mellan klockan 22 och 06 alla dagar i veckan, förutom på särskilda vägar för tung trafik. Men med eldrift elimineras det mesta av bullret som förbränningsmotorn ger upphov till.

Är fordonet dessutom uppkopplat går det att automatiskt stänga av förbränningsmotorn vid inträde i området där de är förbjudna. Tekniken kallas för geofencing eller digitala staket. Den har hittills mest uppmärksammats som ett sätt att förhindra terrordåd likt det på Drottninggatan.

Elektrifiering och uppkoppling utnyttjas nu vid ett försök i Stockholm. En Scania P320 laddhybrid ska användas för att köra ut varor till tre McDonaldsrestauranger i staden. Lastbilen presenterades så sent som i höstas och finns både i hybrid- och laddhybridvariant. Laddhybrid innebär att den kan laddas med el från nätet.

Läs mer: Deras ”simpla” autonoma lastbilar får 478 miljoner

Distributionsfirman Havi sköter själva transporterna från lagret i Tumba.

Lastbilens förbränningsmotor, en 9-liters femcylindrig variant körd på det klimatsmartare bränslet HVO, används för att köra fordonet från Tumba till områden där den inte får befinna sig i drift nattetid.

I Tumba har batteriet på 7,4 kWh laddats upp. Scanias system Zone känner automatiskt av när lastbilen är på väg in i ett område där nattransporter är förbjudna och stänger då av förbränningsmotorn. Batteriet medger 10 kilometers räckvidd för chauffören att utföra leveranserna. Dessutom kan en laddstation vid en av restaurangerna användas. Laddningen sker vid lossning av godset.

Mindre trängsel på natten

Stockholms stad har fått lämna dispens för att distributionslastbilen ska få köra nattetid och ingår i projektet. Kungliga tekniska högskolan ingår också. Projektet sker inom ramen för EU:s Eccentricprogram för hållbara och innovativa transporter.

Fördelen med att utföra transporterna nattetid är förstås att trängseln då är betydligt mindre. I projektet ska miljövinster på grund av mindre köer samt bullernivåer studeras.

Godstransporter nattetid har testats förut i Stockholm, bland annat i det så kallade Off Peak-projektet som pågick 2014–2016. En hybridlastbil från Volvo levererade till tre Lidl-butiker och en Scaniabil körde varor från Martin & Servera till bland annat hotell. Fordonen var också specialanpassade för att minska bullret vid lossning. Projektet har i efterhand ansetts som lyckat.

Alla gläds dock inte över nattliga transporter. Fackförbundet Transport har påpekat att det innebär negativa hälsoeffekter för förarna och en ökad risk för hot och våld.

Johan Kristensson

RELATERADE ARTIKLAR

Fordon
Nikola tvärvänder – bygger även batterilastbil

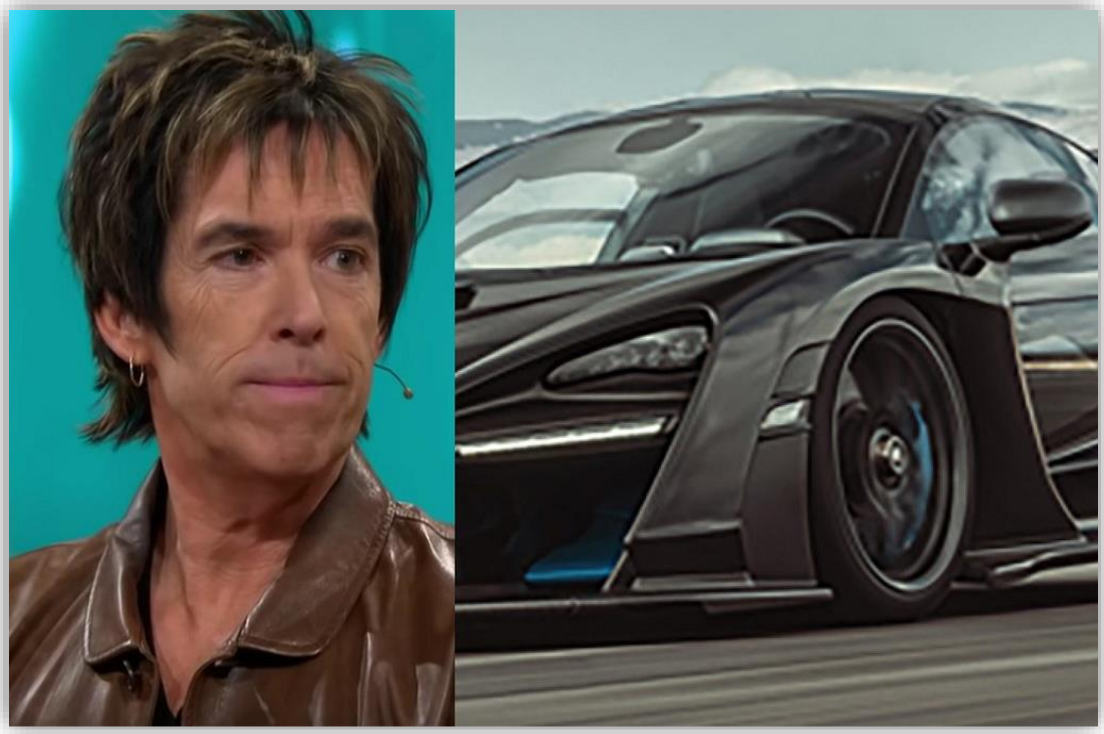
Fordon
Deras ”simpla” autonoma lastbilar får 478 miljoner

Fordon
Volvo reserverar miljarder för avgasproblem

13. Gessles superköp - för över 10 miljoner

Redaktören bytbil

Fyllde 60 och turnéaktuell - då slog popkungen till



Turnéaktuella popikonen Per Gessle, 60, har slagit till på ett nytt drömåk för 10 miljoner kronor. En svart McLaren Senna med 800 hk finns nu i Gessles unika bilsamling. – Per pratar aldrig om sina bilar, han bara kör dem, säger hans manager Marie Dimberg till Expressen.

Sex exemplar av superbilen McLaren Senna har sålts till Sverige. Bilen kostar från 10 miljoner kronor och har 800 hk.

– Vi fick en bra tilldelning av bilar, vi är fantastiskt nöjda med det, säger Gustav Leuhusen, brand manager för McLaren i Sverige.

Nu kan BytBil berätta att en av bilarna har sålts till popikonen Per Gessle, nyss fyllda 60 år, och som snart är turnéaktuell med Gyllene Tider igen. McLaren Senna är en av de mest extrema sportbilar som finns att köpa i dag. Namnet är en hyllning till den förolyckade F1-stjärnan Ayrton Senna. De som kört bilen, som endast väger 1200 kg och har 800 hk, säger att det är en underbar upplevelse.

– Det är en helt fantastisk bil att köra, jag har än så länge bara provkört den snabbt, men jag längtar tills jag får köra den på bana, säger Gustav Leuhusen, brand manager för McLaren.

Redan McLarens ”standardmodeller” är relativt extrema, McLaren Senna är mer av allt och kan med rätta kallas för en hyperbil. Bilen har bland annat aerobroms som tillsammans med kolfiberkeramiska bromsar som stoppar framfarten från 300 km/h på endast 215 meter, en enorm bromskraft.

Andra spännande detaljer är kolfibervingen som justerar sig automatiskt och kan öka bilens downforce med upp till 800 kilo för maximalt väggrepp. Trots det väger spoilern inte ens fem

kg. Bilens motor är en V8 på fyra liter med dubbelturbo och ger en toppeffekt på 800 hk och ett maximalt vridmoment på 800 newtonmeter. Det är tillräckligt för att ge bilen en toppfart på 335 km/h och en accelaration upp till 100 km/h på 2,8 sekunder.

Hela sex exemplar av de 500 som tillverkas har sålts till Sverige. Två av dem har redan levererats till lyckliga köpare. Fler är på väg till sina nya ägare. De bilar som hittills registrerats in är av färgerna svart, grå, orange och blå. En av de lyckliga köparna som fått sin bil är Per Gessle som får betala minst 10 miljoner kronor. Trots den höga prislappen kan det vara ett klipp för Gessle. Nyligen bjöds en Senna i nyskick ut för 15 miljoner kronor, och tidigare har ett exemplar sålts på välgörenhetsauktion för 23 miljoner kronor.

Nytillskottet med en McLaren Senna gör att Gessles bilsamling är en av Sveriges främsta och motorstarkaste, och torde vara värd långt över 100 miljoner kronor. Per Gessle äger förutom den nya McLaren Sennan två exemplar av den exklusiva hyperbilen Ferrari LaFerrari. Bilen är en hybridsportbil med över 900 hästkrafter och hisnande prestanda. Gessle fick leverans på en av de sist tillverkade LaFerrari-bilarna under förra året samtidigt som priserna på modellen rusat i höjden på bilauktioner. Den ena bilen är dessutom en cabriolet, en grå så kallad LaFerrari Aperta. Tillsammans är de två Ferrari LaFerrari-bilarna värda ungefär 60 miljoner kronor att döma av de senaste auktionspriserna. För Gessle har det varit en kanonaffär – då han fått köpa dem nya av Ferrari och värdet skjutit i höjden efter leverans. Även Zlatan äger en LaFerrari – men bara en.

Via sitt bolag har Per Gessle dessutom köpt in en av de mest exklusiva veteran-Ferraris som finns i Sverige. Det handlar om en Ferrari 250 Granturismo som funnits i Sverige ända sedan den var ny 1962. Bilen köptes ursprungligen ny av Gösta Åhlén, på sin tid ägare av varuhusen Åhléns och Tempo. Priset för bilen är okänt, men snarlika bilar säljs på auktion för 5-6 miljoner kronor. Gessle köpte bilen i början av 2018.

En av Per Gessles favoriter i samlingen är dock en liten Ferrari Dino med sexcylindrig motor på blott 196 hästkrafter:

– En bil som är väldigt kul är en gammal Ferrari från 70-talet. En sådan Dino som Tony Curtis hade i ”Snobbar som jobbar”. Den har jag alltid velat ha, så den köpte jag för några år sedan. Just nu är den på lagning, för att motorn skar. Det gör ont i själen, har han tidigare berättat i en intervju.

Till vardags åker dock inte Per Gessle McLaren eller Ferrari. Nyligen köpte han en ny bruksbil, en Bentley Bentayga W12 för omkring tre miljoner kronor.

<u>Per Gessles mest exklusiva bilar</u>

McLaren Senna 2019
Ferrari Laferrari 2014
Ferrari Laferrari Aperta2017
Ferrari F430 Scuderia 2008
Ferrari 599 GTO 2011
Ferrari F12 2016
Ferrari Dino 246 1971
Ferrari 458 Italia 2015
Ferrari 550 Barchetta 2001
Ferrari 250 Granturismo 1962
Rolls-Royce Phantom 2005
Bentley Bentayga W12 2017

14. Sniket från Simca

Publicerad 2019-02-15 7:00

Text Mårten Carlsson

Renault hade gjort sin R3, kunde Simca kanske snåla till sin enkla 1000 också?



Det kunde man, men först en bakgrund till Simca 1000, som kunde blivit en Fiat.

Simca var vid den här tiden fortfarande till största delen ägt av Fiat, och chefen för Simca, Henri Pigozzi var gammal vän till Agnellifamiljen.

Hos Fiat arbetade man nästan direkt efter modell 600 hade lanserats 1955 med att få fram en lite större bil. Project 122 skulle bli en kompakt fyrdörrars sedan. När Pigozzi kom på besök hade man ett par olika lermodeller klara, och han fick välja en att ta med sig till Simca för att jobba vidare på.

De övriga halvfärdiga lerklumparna kom sedermera bli Fiat 124 och Autobianchi Primula.

Nu hade man redan tjuvstartat hos Simca med att ta fram en ny modell, project 950, och man bakade så att säga samman de två. Simcas Stylist Mario Revelli de Beaumont arbetade tillsammans med Fiats Mario Boano att finslipa den nya Simcan som presenterades 1961. Simca 1000 var en modern design med strama linjer, och den såg ut för vad den var. En enkel praktisk bil på alla sätt varken mer eller mindre. Bak satt en ny modern fyrcylindrig motor på 944cc och 36 hästkrafter.

Kunde man göra den enklare då? Jo 1963 kom Simca 900, som trots sin lägre numrering hade samma motor som i storebror 1000. Dock höjde man effekten i 1000 modellen med tre hästar istället. Vidare så tog man bort den lilla kromade fejkgrillen, och det mesta annat som kunde tänkas blänka. Den fick dock behålla navkapslarna. I fronten sattes svarta plastbokstäver till Simcanamnet. Inuti blev den avskalad från isolering, tändare, askkopp och bakrutedefroster. Vindrutetorkare fick den ju ha, men bara med en hastighet.



Lite generad står den avklädda 900 i bakgrunden

Barreiros i Spanien byggde också Simcabilar, och där fick 900:an en annan mindre motor av skattetekniska skäl. 844cc var lagom för att komma undan med bra mycket billigare skatt på spanska marknaden. Här blev 900:an också mycket mer populär än i Frankrike.

efter 1966 fanns det plötsligt ingen 900 längre, den försvann och återfanns igen först 1969. Nu hade den blivit ett snäpp snålare med en mindre motor på 747cc, för att kvala in skatteklass 4CV hemma i Frankrike. Och så kallades den Sim'4 istället.

Den Spanska 900:an behöll sin motor och namn. Eller rättare sagt återkom med det, den hade också legat i träda ett par år, och först 1970 kunde man köpa en Simca 900 i Spanien igen.

Från 1969 hände det grejer, Simca 1000 genomgick en modernisering, och kom att uppgraderas med ny motor och annat under följande år. Sim'4, hängde inte med fullt så mycket, eller länge, den försvann lite diskret under 1973.



900C var fanns enbart under 1966.



Sim'4 var fortfarande spartansk, men man hade gett den ett glänsande garnityr igen.



[*En Simca i karantän 1961*
När Simca 1000 visades på Grand Palais fick den sitta kvar i buren.]

15. Smått och gott och lite sport

Publicerad 2019-02-14 7:00

Från det fördolda, modeller vi aldrig fick se. Från småbilsprojekt som kom av sig och sport-bilsdrömmar som aldrig blev.



Bildspel
10



Klassiker

16. Grattis Lloyd Arabella!

Publicerad 19 februari 2009

I dag när Gabriella och Ella har namnsdag hyllar vi Arabella!



Lloyd fick något som skulle närmast kallas en flygande start efter kriget då ett nytt modernt Tyskland skulle byggas i ruinerna. Namnet Lloyd, med anor från sekelskiftet, låg halvt oanvänt av *Borgwardkoncernen* då Carl F Borgward beslutade sig för att den nya enkla folkbilen från Bremen skulle bära just namnet Lloyd.

Bilarna var blygsamma lättbyggen med tvåcylindriga **tvåtaktsmotorer** och de hade en egen, lite rundsnäll profil.

Det knappa utförandet gjorde att priset kunde hållas nere och snart var Lloyd var en folktransportör av stora mått, endast med Volkswagen och Opel före sig i registreringsstatistiken.

Den bulliga LP-serien kompletterades med den lite mer påkostade modellen **Alexander** fortfarande med en tvåtaktare (***Fel! Alexander hade en tvåcylindrig fyrtaktaktsmotor. RW***).

Steget till Arabella (åh vilket snyggt modellnamn) som kom 1959 var betydande. Nu satt det en fyrcylindrig fyrtaktsmotor, en boxer på 900 kubik under huven och karossen hade eleganta inslag som rundsvepande bakruta och **spetsiga fenor**. Allt i behändig skala om än med lite underliga proportioner. Framtagande av den nya modellen hade forcerats och kvaliteten var lite svajig, men Arabella hade sina tydliga företräden, inte minst **framhjulsdriften**.

Men publiken hann knappt vänja sig vid den moderna stilen innan modellen, märket och hela koncernen lades ner. Arabella hade förnamnet Lloyd 1959-60. Ett byte till *Borgward Arabella* hjälpte inte situationen och 1961 års modell blev den sista.



17. Red Bull Racing RB15 visar upp sig

Skrivet den 13 februari 2019, klockan 14:22 | 19 kommentarer



Nu har även ett av de mest framgångsrika stallen de senaste åren täckt av nya bilen. Här är Aston Martin Red Bull Racings RB15, men…

… liveryn är inte den vi kommer att få se på banorna i år. Den origami-liknande tjuren på luft-intaget kommer förmodligen att ersättas med den konventionella tjuren.

Motorn i Red Bulls bil kommer inte längre från Renault (och som benämndes som TAG Heuer-motor), utan från Honda. Sen ifjol slöt Red Bull och Honda avtal om att använda sistnämndas motorer under säsongerna 2019 och 2020.





18. Mercedes nya F1 W10 EQ Power+ in action

Skrivet den 13 februari 2019, klockan 15:05 | 39 kommentarer



Då har även regerande mästarteamet visar upp sin nya kärra.

Mercedes-AMG F1 W10 EQ Power+ heter arvtagaren till ”09:an”, och vi får även se den på bilder från shakedown på Silverstone. Som vanligt har Mercedes arbetat mycket med över-toningseffekter (gradient), kanske mer än någonsin i år.





19. Racing Point presenterar årets bil

Skrivet den 13 februari 2019, klockan 16:42 | [25 kommentarer]



Ut med Force India, in med Racing Point. Men det rosa består.

Redan mitt under brinnande säsong ifjol tog Racing Point över Force India, då under namnet Racing Point Force India. Numera heter stallet bara Racing Point, eller egentligen SportPesa Racing Point eftersom det kenyanska spelbolaget är titelsponsor.

Kvar är även det rosa som Force India körde med under de två sista året, detta eftersom sponsorn BWT finns kvar.

Du har koll på stallets historia väl? Det debuterade 1991 som Jordan, omvandlades till Midland 2006 för att 2007 bli Spyker. 2008 var det dags igen när teamet blev Force India, som alltså nu är väck när Racing Point har tagit över.



Teknikens Värld
Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

20. Årets bil från Ferrari: SF90

Skrivet den 15 februari 2019, klockan 13:37 | 18 kommentarer

Ferraris 65:e bil för Formel 1-mästarskapet är nu presenterad.



SF90 är också Ferraris sjätte bil sedan hybridtekniken klev in i Formel 1. 743 kilo väger den, inklusive förare och förarkit, det vill säga lite mer än ifjol. Tio kilo för att vara exakt. Fem av dessa kilon består av mer bränsle, 110 istället för 105 kilo.

Ferrari har kvar Vettel och Räikkönen, som har gått till Alfa Romeo Racing (tidigare Sauber), har ersatts med Marcus Ericssons gamla teamkompis Charles Leclerc.



Teknikens Värld

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

21. McLaren MCL34 är här

Skrivet den 15 februari 2019, klockan 14:53 | 19 kommentarer

Bättre sent än aldrig, brukar det heta…



Den presenterades redan igår, McLaren MCL34, med betydligt mer blått på karossen än vad fjolårets MCL33 hade.
Nu återstår endast en bil att se, nämligen Alfa Romeo Racings som avtäcks på måndag. Vilken är din favorit så här långt? Ferrari, Racing Point, Mercedes, Red Bull, Renault, Williams, Toro Rosso eller Haas?



SLUT